@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

6(88)
czerwiec
2015



BĄDŹ ŻYCZLIWYM PASAŻEREM
ZAMIAST BYĆ MONSTEREM.

Aktualności

Temat numeru

Komunikacja na świecie

Drodzy Czytelnicy

Na łamach **Tematu numeru** czerwcowego iZTM gościmy: **Hałaśnika Głuchawego**, **Tępacza Ignoranta**, **Knyszojada Smrodliwego**, **Kłapodzioba Wylewnego** i **Zastawiacza Olbrzymiego**. **Monstery** – uosabiające najbardziej uciążliwe zachowania w komunikacji miejskiej – **są antybohaterami drugiej edycji kampanii „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej"**. Kampania rozpoczęła się 20 maja i potrwa do końca roku.

Chcemy, żeby pasażerowie byli życzliwi i otwarci na innych. W ramach kampanii stworzyliśmy, trochę przewrotnie, monsterów, czyli współpasażerów, jakich nie chcemy spotykać. Mam nadzieję, że również w sobie będziemy zmieniać te niewłaściwe cechy – wyjaśnia **zastępca dyrektora Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy i pełnomocnik prezydenta m.st. Warszawy ds. równego traktowania Karolina Malczyk**.

W czasie trwania kampanii osoby propagujące życzliwość w komunikacji miejskiej będą pojawiały się w wielu miejscach. **13 czerwca zapraszamy do parku Praskiego na piknik Bezpieczne Wakacje**, podczas którego z komunikacyjnymi monsterami będą mogli „zmierzyć się" najmłodsi pasażerowie, a starsi wybiorą najbardziej uciążliwego z uciążliwych. W **wakacyjne piątki** – od 3 lipca do 21 sierpnia – na stołeczne ulice będzie wyjeżdżać **tramwajowa Mobilna Kawiarnia Naukowa 1a**, w której będzie można porozmawiać o komunikacji nie tylko w komunikacji miejskiej. **1 czerwca** został ogłoszony w tym roku **Dniem Życzliwości i mówienia dzień dobry w komunikacji miejskiej**. W najbliższych miesiącach będziemy mogli „potrenować" mówienie dzień dobry nie tylko przy wchodzeniu do sklepu, pracy czy urzędu, ale także autobusu, tramwaju i pociągu.

Pasażerowie komunikacji miejskiej gustujący w głośnej muzyce, intensywnie pachnącym jedzeniu lub długich rozmowach telefonicznych oraz blokujący drzwi pojazdu i ignorujący potrzeby współtowarzyszy podróży upodobali sobie nie tylko warszawski transport publiczny. Przybliżamy, jak radzą sobie z tymi problemami: Paryż, Praga, Nowy Jork i Chicago.

Na koniec zachęcamy Państwa do „odwiedzenia" – wraz z rubryką „**Komunikacja na świecie**" – **Walencji**, gdzie po wielu latach przerwy na ulice wróciły tramwaje.

Zachęcamy do lektury

@ iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca: Magdalena Potocka
współpraca: Wiktor Paul

Skład: Maciej Beister

Nakład: 9027

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Czerwiec bez tramwajów na Jagiellońskiej

Na prawie cały czerwiec zostanie wyłączony ruch tramwajów na ul. Jagiellońskiej między ul. Ratuszową a pętlą Żerań FSO. Linie tramwajowe zostaną skierowane na trasy objazdowe. Rolę komunikacji zastępczej będą pełnić kursujące ul. Jagiellońską linie autobusowe. Wyłączenie ruchu będzie spowodowane pracami torowymi.

Tramwaje nie będą kursowały ul. Jagiellońską od 4 czerwca. Na trasy podstawowe wrócą w poniedziałek 29 czerwca. Dla pięciu linii tramwajowych będą w tym czasie obowiązywały trasy objazdowe.

Linia 6 zamiast ul. Ratuszową i Jagiellońską będzie kursowała **ul. 11 Listopada** i **Starzyńskiego**.

Tramwaje **linii 18** nie będą przejeżdżały przez Wisłę. Zamiast skręcać w ul. Międzyparkową do mostu Gdańskiego będą kursowały **ul. Mickiewicza** i docierały **do pętli Marymont Potok**.

Linia 20 po zjeździe z mostu Śląsko-Dąbrowskiego zamiast skręcać w lewo w ul. Jagiellońską, skręci w prawo w **ul. Targową** a następnie **ul. Kijowską** i dojedzie do **pętli Kawęczyńska-Bazylika**.

Ze względu na ograniczoną ilość miejsca na **pętli Kawęczyńska-Bazylika**, zostanie stamtąd **wycofana linia 13**. Tramwaje będą dojeżdżały tylko do Dworca Wschodniego.



Linia 28 podobnie jak linia **6**, zamiast ul. Ratuszową i Jagiellońską będzie kursowała ul. **11 Listopada** i **Starzyńskiego**.

W czasie wyłączenia ruchu tramwajowego na ul. Jagiellońskiej linie autobusowe **509** i **518** będą zatrzymywały się na **dodatkowych przystankach**. Zostanie również **wydłużona trasa linii 516** – zamiast kończyć na pętli Żerań FSO autobusy pojadą **ul. Jagiellońską**, **Ratuszową** i **Targową do Dworca Wileńskiego** (powrót przez ul. Jagiellońską).

Wyłączenie ruchu jest spowodowane pracami torowymi. W tym czasie tramwajarze zmodernizują torowiska w okolicy pl. Hallera. Na odcinku ul. Ratuszowa – rondo Starzyńskiego i na skrzyżowaniu ul. Jagiellońskiej i Golędzinowskiej zostaną wymienione tory, a perony zostaną przystosowane do obsługi składów niskopodłogowych. Na chodnikach zostanie położona nowa nawierzchnia.



Jakość na najwyższym poziomie

Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił kolejny przetarg na obsługę komunikacyjną. Przewoźnik lub przewoźnicy, z którymi zostaną zawarte umowy wprowadzą do ruchu 100 autobusów – 50 krótkich i 50 przegubowych. Po raz pierwszy zostaną zastosowane nowe kryteria wyboru najkorzystniejszej oferty – promowane będą m.in. alternatywne źródła napędu.

Przetarg pozwoli na zapewnienie ciągłości usług przewozowych. Wraz z końcem bieżącego roku wygasną dwa duże kontrakty na obsługę komunikacyjną – pierwszy z Mobilisem na obsługę linii 50 autobusami o długości 8 i 9 metrów, a drugi z ITS Michalczewski na obsługę linii 50 przegubowcami. Połowa autobusów z nowego przetargu to wozy ok. 9-metrowe, a połowa pojazdy przegubowe o długości minimum 18 metrów. Nowe autobusy będą wyjeżdżały na ulice od 1 stycznia przyszłego roku.

Operator lub operatorzy, którzy wygrają przetarg, będą świadczyć usługi autobusami o wysokim standardzie. Wszystkie **będą fabrycznie nowe**. Będą wyposażone w klimatyzację, monitoring, biletomaty, system głosowego zapowiadania przystanków, ekrany LCD z informacją pasażerską, tapicerkę o warszawskim wzorze (z architektonicznymi symbolami miasta), łączność alarmową oraz – to nowość – **najnowocześniejsze systemy lokalizacyjne**, które będą miały duże znaczenie w sprawnym zarządzaniu flotą.

ZTM wprowadził **wymóg posiadania przez operatorów odpowiedniego zaplecza technicznego**, czyli zajezdni, w której pojazdy będą sprzątane i myte oraz będą dokonywane niezbędne przeglądy i naprawy. ZTM będzie prowadził stały nadzór nad stanem taboru, czyli nad jego zdolnością do wykonywania umowy, zarówno przed rozpoczęciem świadczenia usług, jak i w ich trakcie.

Nowością jest również postawienie **wysokich wymagań kierowcom**. Będą musieli **znać język polski na poziomie przynajmniej średnio zaawansowanym** (poziom B1). Będą także zobowiązani do **znajomości układu komunikacyjnego** oraz **topografii Warszawy** i **okolic**, a także **przepisów porządkowych i taryfowych**. W trakcie świadczenia usług będą ich obowiązywały jednolite stroje w kolorze błękitnym i granatowym.

Dodatkowo na przewoźnika lub przewoźników zostanie nałożony **obowiązek zatrudniania** – w czasie obowiązywania umowy z ZTM – **pracowników** (w tym kierowców, pracowników nadzoru) na podstawie **umowy o pracę na pełen etat**. ZTM będzie kontrolował jak operator lub operatorzy wywiązują się z tego obowiązku. Dopuszczalne będzie zatrudnienie, w celu uzupełnienia kadry, pracowników na niepełne etaty, jednak z zachowaniem wymaganej liczby przynajmniej 120 pracowników pracujących w pełnym wymiarze godzin.

Po raz pierwszy **dla operatora lub operatorów**, którzy będą się należycie wywiązywać ze swoich obowiązków i będą świadczyć usługi na najwyższym możliwym poziomie **zostały przewidziane nagrody**. Premiowana będzie ponadprzeciętna punktualność, niezawodność oraz brak innych uchybień. Operatorzy świadczący usługi bez zarzutu będą nagradzani w stawce za wozokilometr. Takie rozwiązanie z powodzeniem funkcjonuje np. w Sztokholmie.

Nowości pojawią się także w zakresie kryteriów wyboru najkorzystniejszej oferty. Najważniejszym, ale nie jedynym, będzie nadal cena za jeden wozokilometr. Dodatkowe punkty oferenci zyskają za **alternatywne źródła napędu**. W przypadku długich autobusów także za ich **pojemność** (za długość przekraczającą 18,5 m) oraz za **liczbę drzwi**. Premiowane będą autobusy z 5 drzwiami, co przyspieszy i ułatwi wymianę pasażerów.

Umowa zostanie zawarta na 8 lat, czyli będzie obowiązywała do końca 2023 r. Do momentu wejścia w życie nowelizacji Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym była to niemal standardowa długość umów, jakie z przewoźnikami wybranymi w przetargach zawierał ZTM. Jedynie czas obowiązywania ostatnich umów, ze względu na brak „Planu transportowego”, nie przekraczał trzech lat. Przyjęcie przez Radę Warszawy „Planu transportowego” pozwoliło na ponowne zawieranie umów wieloletnich.



Przewodnicy na „Warsie”

Od 23 maja, w rejs tramwajem wodnym "Wars", razem z pasażerami, wypływają przewodnicy. W trakcie wycieczek opowiadają o przyrodzie i Warszawie.

Przewodnicy są obecni na pokładzie tramwaju wodnego w każdą sobotę i niedzielę o godz. 11.00 i 13.00.

Pasażerowie statku wypływającego o godzinie **11.00** mają okazję wysłuchać członków **Stołecznego Towarzystwa Ochrony Ptaków**, którzy opowiadają **o nadwiślańskiej przyrodzie**. O godzinie **13.00** przewodnicy ze **Stowarzyszenia Przewodników Turystycznych „Złota Kaczka”** „przybliżają” **Warszawę** widzianą **z perspektywy rzeki**.



Bilety na rejs można kupić na statku (na Cyplu Czerniakowskim bezpośrednio przed rozpoczęciem rejsu) lub w przedsprzedaży - w biurze Żeglugi Stołecznej (ul. Świętokrzyska 36, lokal 1, wejście od podwórka), w dni robocze w godzinach 12.00-15.00.



Europejska Rywalizacja Rowerowa zakończona. Jest podium!

31 maja zakończyła się tegoroczna edycja European Cycling Challenge. Kilkanaście tysięcy osób i ponad dwa miliony wyjeżdżonych kilometrów to wynik Polski. **W Warszawie pokonaliśmy 193 556 kilometrów**, co dało nam trzecie miejsce na podium.

Gratulujemy Gdańskowi i Wrocławiowi zajęcia pierwszych dwóch miejsc oraz dziękujemy wszystkim, którzy wzięli udział w tegorocznej rywalizacji miast.

Europejska Rywalizacja Rowerowa jest wyzwaniem skierowanym do europejskich miast, których mieszkańcy mają za zadanie wyjeździć jak największą liczbę kilometrów. Rywalizacja jest otwarta dla wszystkich, którzy korzystają z roweru na co dzień i od święta i dojeżdżają nim do domu, szkoły, pracy itp.

Podczas zeszłorocznej edycji Warszawa zajęła pierwsze miejsce, zaraz za nami znalazła się Łódź, a trzecie miejsce przypadło stolicy Włoch.



Bilet długookresowy zakodujesz na Karcie Mazowieckiej

Koleje Mazowieckie rozpoczęły wydawanie Karty Mazowieckiej. To elektroniczna karta, na której – oprócz biletów KM – pasażerowie mogą kodować również bilety długookresowe ZTM.

Wielu pasażerów podróżujących po Warszawie komunikacją miejską, organizowaną przez ZTM, dojeżdża do stolicy pociągami Kolei Mazowieckich. Dzięki Karcie Mazowieckiej, zamiast dwóch oddzielnych kart z biletami, mogą używać jednej.

Bilety długookresowe ZTM (30-, 90-dniowe oraz bilety seniora) można na niej kodować nie tylko w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, ale również w punktach sprzedaży Mennicy i ASEC-u oraz w sukcesywnie rozszerzanej sieci automatów biletowych. Wspólni pasażerowie Kolei Mazowieckich i ZTM mają do dyspozycji ponad 3,3 tys. punktów, w których mogą zakodować bilety ZTM.





KIERUNEK ŻYCZLIWOŚĆ W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Bądź życzliwym pasażerem zamiast być monsterem

Hałaśnik Głuchawy, Tępacz Ignorant, Knyszojad Smrodliwy, Kłapodziób Wylewny i Zastawicz Olbrzymi to antybohaterowie drugiej odsłony kampanii „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej". Kampania, której towarzyszy hasło „Bądź życzliwym pasażerem zamiast być monsterem" rozpoczęła się 20 maja i potrwa do końca roku.

W 2014 roku stołeczną komunikacją miejską wykonano ponad miliard przejazdów. Jest mało prawdopodobne, że w trakcie podróży do pracy, szkoły lub po zakupy ani razu nie natknęliśmy się na jednego z antybohaterów kampanii. Być może zdarzyło się nam również, że sami wcieliliśmy się w rolę jednego z nich...

Jest ich co najmniej pięciu

Dzień powszedni, godziny popołudniowego szczytu komunikacyjnego, w pociągu wszystkie miejsca siedzące i część stojących zajęte. Grupa młodych ludzi wraca ze szkoły do domu. Wszyscy „wyposażeni" w telefony komórkowe i słuchawki, z których wydobywa się donośny dźwięk. To **Hałaśniki Głuchawe**! Nie ma znaczenia, czy słuchają hip-hopu, rocka, czy jazzu, istotne jest to, że nie tylko najbliżsi współtowarzysze podróży są zmuszeni do wysłuchania koncertu. Odpada drzemka, lektura książki czy praca na komputerze.

HAŁAŚNIK GŁUCHAWY

HAŁAS, KTÓREGO JEST ŹRÓDŁEM, NIE POCHODZI Z JEGO OTWORU GĘBOWEGO, LECZ Z URZĄDZEŃ ELEKTRONICZNYCH. NAWET JEŚLI UŻYWA SŁUCHAWEK, PASAŻEROWIE SĄ ZMUSZENI SŁUCHAĆ RAZEM Z NIM.



Kilka metrów dalej na fotelu wygodnie siedzi sobie mężczyzna. Na stacji wsiada kobieta w widocznej ciąży i rozgląda się za wolnym miejscem, ale wszystkie są zajęte. Prosi więc najbliżej siedzącego mężczyznę o ustąpienie miejsca, ale niestety – to **Tępacz Ignorant**. Udaje, że nie słyszy i nie widzi, a w najgorszym przypadku odpowiada: *Ale to nie ja jestem ojcem dziecka, dlaczego mam ustępować*.

Tępacz Ignorant

Otwierające się drzwi pojazdu powodują u niego paraliż. Ptrzestaje zauważać inne osoby, które potrzebują pomocy np. osoby starsze czy matki z dziećmi.





No i słuchaj! Bo ja w czwartki organizuję tzw. obiady czwartkowe. Dziewczyny przyjeżdżają. Ostatnio zrobiłam makaron z kureczkami. Biorę penne i gotuję, a do tego kureczki i śmietanka. Musi być penne, bo moje dzieciaki je uwielbiają. A po obiadku... – „milion" słów wypowiadanych na minutę podniesionym głosem oznacza, że nieopodal Knyszojada Smrodliwego ulokował się **Kłapodziób Wylewny**.

Kłapodziób Wylewny

Rozmawia przez telefon głośniej niż jakikolwiek inny znany gatunek, na tematy, które pasażerów wprawiają w zakłopotanie. To jego sposób na obronę terytorium, nikt wszak koło niego nie chce siedzieć.

Tuż przed odjazdem do pociągu dobiega kobieta z kupionym chwilę wcześniej kebabem. Intensywny zapach szybko rozprzestrzenia się po całym wagonie, a tłusty sos skapuje na ubrania współpasażerów i podłogę. Nie ma już żadnych wątpliwości – podróżuje z nami **Knyszojad Smrodliwy**. Amatorom tureckiego jedzenia burczy tylko w brzuchu, ale pozostałe osoby czują się co najmniej zniesmaczone.

Knyszojad Smrodliwy

Żeruje głównie w pojazdach komunikacji miejskiej. Jego pożywienie najczęściej stanowią pokarmy typu fast food, wydzielające bardzo intensywny zapach.



Pociąg dojeżdża do popularnej stacji. Wielu pasażerów przygotowuje się do wyjścia, ale niestety szerokie drzwi już dawno przestały takie być, ponieważ znaczną ich część obstawiają **Zastawiacze Olbrzymi**. To osoby, które „boją się" podróżować w głębi pojazdu. Bez względu na to, jak daleko jadą, i czy w pojeździe jest tłoczno czy luźno podróżują „na drzwiach".

Zastawiacz Olbrzymi

Zajmuje zawsze terytorium przy drzwiach, niezależnie od stopnia zatłoczenia pojazdu. Całkowicie blokuje wejście, utrudniając innym pasażerom wchodzenie i wychodzenie.



Ważna jest atmosfera

Celem kampanii „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej" jest zwrócenie uwagi pasażerów na to, jak ważnym i niezbędnym elementem podróży jest życzliwe zachowywanie się wobec współpasażerów oraz pokazanie właściwych postaw i zachowań.

Chcemy, żeby pasażerowie byli życzliwi i otwarci na innych*. W ramach kampanii stworzyliśmy, trochę przewrotnie, monsterów, czyli współpasażerów, jakich nie chcemy spotykać.* ***Mam nadzieję, że również w sobie będziemy zmieniać te niewłaściwe cechy*** – powiedziała zastępca dyrektora Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy i pełnomocnik prezydenta m.st. Warszawy ds. równego traktowania **Karolina Malczyk**.

Prezes Tramwajów Warszawskich **Krzysztof Karos** dodał: *Zrobiliśmy bardzo dużo w zakresie poprawy komfortu podróży – regularnie wymieniamy tabor na nowoczesny i dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, inwestujemy w infrastrukturę przystankową oraz rozwijamy informację pasażerską. Ale* ***ważna jest także atmosfera, w jakiej odbywamy podróż. Grafiki przygotowane w ramach kampanii będą nam podpowiadały do końca roku, jak nie zachowywać się w środkach komunikacji miejskiej****. Planujemy także wiele innych atrakcji.*

„SAM-y" komunikacyjne

Lektura archiwalnych wydań warszawskiej prasy dostarcza dowodów na to, że nieżyczliwe zachowania w komunikacji miejskiej funkcjonują prawdopodobnie tak długo, jak ona sama.

Już w latach 60. XX w. zidentyfikowano pierwowzór Zastawiacza Olbrzymiego. Na łamach „Stolicy" z 22 maja 1967 roku starano się określić największe problemy stołecznej komunikacji miejskiej. Jednym z nich było **upodobanie pasażerów do jazdy na stopniach tramwaju**, najlepiej przy otwartych drzwiach.



fot. „Stolica", nr 20 z 20.05.1962; publikacja pochodzi ze zbiorów Mazowieckiej Biblioteki Cyfrowej - oai:mbc.cyfrowemazowsze.pl:942

„Na moje mogą wprowadzić i automaty samokasujące. Dla nas roboty i tak nie zabraknie. Będziemy pilnować automatów. Żeby ich kto nie ukradł. Żebym się z tego miejsca nie ruszył, jak to się w Warszawie przyjmie na dłużej. Ja to mówię... znam rodaków" – mówił jeden z konduktorów po wprowadzeniu wagonów doczepnych

Ówczesny dyrektor Eksploatacji Miejskich Zakładów Komunikacyjnych **Jan Schulz** apelował: *Pojazd nie może ruszyć z otwartymi drzwiami. Nie możemy się zgodzić z tym, żeby motorniczy czy kierowca ruszył bez zamknięcia drzwi. To jest sprawa groźna. W tym roku było już ponad 30 zabitych i ani jeden wypadek z winy kierowców MZK, wszystkie z winy*



fot. „Stolica", nr 20 z 20.05.1962; publikacja pochodzi ze zbiorów Mazowieckiej Biblioteki Cyfrowej - oai:mbc.cyfrowemazowsze.pl:942

„Proszę państwa! Posiadanie biletu miesięcznego nie uprawnia jednak do wysiadania wejściem. – Przeszkadzamy wsiadającym." – pouczano w latach 60. XX w. na łamach „Stolicy"

pasażerów. Skutki są tragiczne, ginie człowiek i przez kilka godzin ruch jest nieregularny a nawet w niektórych przypadkach całe dzielnice pozbawione są na pewien okres komunikacji.

Na początku lat 60. XX w. Warszawa borykała się z brakiem taboru, ale także z brakiem chętnych do pracy w komunikacji miejskiej. Autobusy i tramwaje cieszyły się ogromną popularnością – warszawiak przejeżdżał nimi przez miasto co najmniej tysiąc razy w roku. Zestawienie małej liczby osób obsługujących komunikację z dużą liczbą pasażerów skutkowało tłokiem w pojazdach. Władze miasta zdecydowały się więc na uruchomienie pilotażowo wagonów doczepnych do tramwaju, bez obsługi konduktora. Z wagonów mogły korzystać tylko osoby posiadające bilety miesięczne. Wraz z nowym rozwiązaniem pojawiły się też obawy…

„Stolica" z 22 maja 1962 roku donosiła: ***Wszystko następne jednak zależy od postawy zainteresowanych pasażerów. Mogą mieć: porządek w tramwajach, kulturę i bezpieczeństwo jazdy; względną wygodę i odpowiednią atmosferę podróży***. *Mogą też mieć jeszcze gorsze piekło, jeśli sami nie zadbają o swój własny interes*.

Chodzi o to, aby pasażerowie narzucili sami sobie pewne formy zachowania się w tych naszych „SAM-ach" komunikacyjnych. *Między innymi polecić można tu jeden dobry, a nietrudny sposób samokontroli już wewnątrz wozu, zapożyczony z Moskwy, gdzie tego rodzaju wagonów bez fachowej obsługi kursuje tysiąc. Tam każdy, wstępujący do wnętrza tramwaju, samorzutnie pokazuje swój bilet miesięczny współtowarzyszom jazdy. Nikogo to nie krępuje, bo niby i dlaczego, a z miejsca orientuje sąsiadów, że nie wsiadł intruz, amator jazdy na gapę, albo i nieprzytomny pijaczyna.*

Organizatorami kampanii „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej" są: Urząd m.st. Warszawy, Tramwaje Warszawskie, Metro Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe, Szybka Kolej Miejska i Zarząd Transportu Miejskiego. Partnerem są Koleje Mazowieckie, a partnerem naukowym Uniwersytet Warszawski. Podmioty wspierające to: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, fundacja Świat bez Wandalizmów, Jazda na Dzień Dobry oraz Wawerskie Centrum Kultury. Patronat medialny nad kampanią objęło radio Kolor.



fot. Jazdna na Dzień Dobry



Dzień dobry
w komunikacji miejskiej

Jak zachęcić monsterów, aby stali się życzliwymi pasażerami? Organizatorzy kampanii „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej" zapraszają na warszawskie pikniki, przejażdżkę Mobilną Kawiarnią Naukową 1a oraz zachęcają do mówienia dzień dobry w pojazdach komunikacji miejskiej.

Już **13 czerwca** specjalne edukacyjne stoisko kampanii pojawi się w **parku Praskim** na **pikniku Bezpieczne Wakacje**. W trakcie pikniku z komunikacyjnymi monsterami będą mogli się „zmierzyć" najmłodsi pasażerowie. Z myślą o dzieciach przygotowano kolorowanki, zagadki i łamigłówki. Nie zabraknie także wskazówek, jak nie należy się zachowywać w autobusie, tramwaju czy pociągu. Dorośli będą mieli możliwość wybrać najbardziej uciążliwego współpasażera.

Tydzień później, **20 czerwca**, stoisko kampanii pojawi się na **Piknikach Dni Białołęki** w **parku Magiczna**.

Pierwszy piknik z udziałem osób propagujących życzliwość w komunikacji miejskiej odbył się 23 maja w Powsinie. Najbardziej uciążliwymi pasażerami – zdaniem osób, które odwiedziły stoisko kampanii – okazali się Kłapodziób Wylewny i Zastawiacz Olbrzymi.

***Aby proces komunikacji**, również w komunikacji miejskiej, **był prawidłowy musi przebiegać dwukierunkowo**, czyli z jednej strony następuje przekaz komunikatu, np.: „Proszę, tutaj jest wolne miejsce" – od nadawcy, a z drugiej strony odbiorca interpretujący przekaz i wysyłający zwartą informację, np.: „Dziękuję bardzo"* – wyjaśniają przedstawiciele **Wawerskiego Centrum Kultury**.

Z zasadami życzliwej komunikacji, nie tylko w pojazdach komunikacji miejskiej będzie można zapoznać się w **Mobilnej Kawiarni Naukowej 1a**, organizowanej wspólnie z Wawerskim Centrum Kultury.

Mobilna Kawiarnia Naukowa 1a zostanie zorganizowana **w tramwaju promocyjnym**. Tramwaj-kawiarnia będzie kursował po stołecznych ulicach **w każdy piątek od 3 lipca do 21 sierpnia, w godzinach 19.00-21.00**. W trakcie przejażdżki

fot. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.



Na pikniku w Powsinie najmłodsi pasażerowie mieli okazję dowiedzieć się, jak nie należy zachowywać się w pojazdach komunikacji miejskiej

będzie można porozmawiać z ciekawymi ludźmi oraz posłuchać interesujących informacji nie tylko o komunikacji. Szczegółowe informacje o Mobilnej Kawiarni Naukowej 1a będą wyświetlane na monitorach w tramwajach.

Wawerskie Centrum Kultury zorganizowało Kawiarnię Naukową 1a, aby umożliwić mieszkańcom Wawra udział w cyklicznych spotkaniach z naukowcami z różnych dziedzin. Spotkania te są organizowane w taki sposób, aby ich uczestnicy mogli brać udział w bezpośredniej dyskusji.

1 czerwca był nie tylko Dniem Dziecka, ale także **Dniem Życzliwości i mówienia dzień dobry w komunikacji miejskiej**.

Zwrot „dzień dobry" zachęca do interakcji, otwiera drzwi... – wyjaśnia **Joanna Sieradzan z inicjatywy społecznej „Jazda na dzień dobry"**. *Idea mówienia dzień dobry przy wsiadaniu do pojazdów komunikacji miejskiej narodziła się w trakcie spotkań ze znajomymi. Często rozmawialiśmy o stołecznym transporcie zbiorowym. Dostrzegamy, jak wiele się zmieniło na lepsze w ciągu ostatnich lat, ale niestety wciąż brakuje życzliwości. Tak zrodził się pomysł na inicjatywę „Jazda na dzień dobry"* – dodaje.

1 czerwca – jako dzień mówienia dzień dobry w pojazdach komunikacji miejskiej – był pierwszym dniem „obowiązywania" nowego zwyczaju. ***Mówmy dzień dobry naszym współpasażerom każdego dnia*** – zachęca Joanna Sieradzan.



fot. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.



fot. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

Jesteśmy w stanie nauczyć się życzliwości

Życzliwość nie jest stanem generowanym automatycznie. Aby się pojawiła, trzeba pomyśleć – tłumaczy **prof. Hanna Szuster-Kowalewicz z Wydziału Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego**.

Czy kampanie zachęcające do życzliwości w komunikacji miejskiej są potrzebne? Jak odnaleźć w sobie pokłady życzliwości? Dlaczego niektórzy wybierają środki transportu zbiorowego, a inni samochody? Jak kampania „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej" wpisuje się strategię zrównoważonego transportu? Czy osoby niszczące pojazdy komunikacji miejskiej równie chętnie usuwają skutki aktów wandalizmu? Na wszystkie te pytania starali się odpowiedzieć – podczas seminarium zorganizowanego w ramach kampanii „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej" – naukowcy oraz przedstawiciele Urzędu m.st. Warszawy i organizacji pozarządowych. Seminarium odbyło się 20 maja w Teatrze Kamienica.

Czy kampania „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej" jest potrzebna?

Zdecydowanie tak – odpowiedziała **zastępca dyrektora Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy** i **pełnomocnik prezydenta m.st. Warszawy ds. równego traktowania Karolina Malczyk**. *I są co najmniej cztery argumenty przemawiające za realizacją tego typu kampanii* – dodała.

W pierwszej kolejności należy brać pod uwagę skalę przejazdów realizowanych stołeczną komunikacją miejską. W zeszłym roku odnotowano ponad miliard podróży. Komunikacja stale się zmienia – przybywa nowoczesnego taboru, podejmowane są działania z zakresu dostosowywania infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych, do końca 2016 roku zostanie ustawionych 1580 nowych wiat przystankowych. *Wraz ze zmianami zachodzącymi w taborze i na przystankach powinnyśmy zmieniać się także my i stawać się bardziej życzliwi* – zaapelowała Karolina Malczyk.

Pozostałe argumenty bazują na opinii osób korzystających z warszawskiego transportu zbiorowego. W prowadzonym regularnie przez Urząd m.st. Warszawy badaniu „Barometr Warszawski" mieszkańcy są pytani m.in. o to, co najbardziej przeszkadza im w zachowaniach współpasażerów. Najczęściej wskazują na głośne słuchanie muzyki, prowadzenie rozmów telefonicznych oraz utrudnianie wsiadania i wysiadania z pojazdów.

Dodatkowo warszawiacy chętnie dzielą się swoimi spostrzeżeniami za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontaktu 19115. *Często docierają do nas głosy, które można podsumować jednym zdaniem – bądźmy dla siebie przyjaźni w komunikacji miejskiej* – wyjaśniła pełnomocnik.

O to, czy kampanie eliminujące negatywne zachowania w komunikacji miejskiej są potrzebne zapytały mieszkańców stolicy także Tramwaje Warszawskie. 86 proc. osób odpowiedziało – tak.

Życzliwość nie pojawia się automatycznie

Dlaczego tak trudno o życzliwość w środkach komunikacji miejskiej? Na to pytanie starała się odpowiedzieć **psycholog społeczna z Uniwersytetu Warszawskiego prof. Hanna Szuster-Kowalewicz**.

Życzliwość nie jest stanem generowanym automatycznie. Aby się pojawiła, trzeba pomyśleć. Pojazdy transportu zbiorowego to gra sił wpływu – to naturalne, że ludzie bronią swojego terytorium i unikają nadmiernej bliskości. Jednocześnie jesteśmy w stanie nauczyć się życzliwości i hamowania własnych reakcji – wyjaśniła prodziekan Wydziału Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego.

Po kluczyki sięgamy odruchowo

Prelegenci seminarium zastanawiali się także, co decyduje o wyborze transportu zbiorowego, a nie własnego samochodu.

Dr Katarzyna Hebel z Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego wyjaśniła: *Bardzo długo sądzono, że wybierając środek transportu kierujemy się logiką i decydujemy się na najtańsze rozwiązania. Okazało się jednak, że zachowujemy się irracjonalnie. Większość podróży wykonujemy nawykowo, czyli gdy pojawia się potrzeba, aby gdzieś pojechać, odruchowo sięgamy po kluczyki. Nawet przez myśl nam nie przejdzie, że moglibyśmy wybrać inny środek transportu.*

Przez ostatnich kilka, a nawet kilkanaście lat wiele uwagi poświęcano ochronie środowiska. Mogłoby się więc wydawać, że ten czynnik może mieć decydujący wpływ na wybór środka transportu. *Z jednej strony dostrzegamy negatywny wpływ indywidualnych środków transportu na środowisko naturalne, ale z drugiej – sięgając po kluczki, sami siebie przekonujemy, że i tak dużo robimy dla środowiska. Przecież wczoraj posegregowaliśmy śmieci przed wyrzuceniem* – tłumaczyła dr Hebel.



fot. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

„Wraz ze zmianami zachodzącymi w taborze i na przystankach powinnyśmy zmieniać się także my i stawać się bardziej życzliwi" – apelowała podczas seminarium zastępca dyrektora Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy Karolina Malczyk



fot. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

Uczestnicy konferencji prasowej otwierającej kampanię „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej" – od lewej: **Joanna Sieradzan** – inicjatywa społeczna „Jazda na Dzień Dobry", **Karolina Malczyk** – zastępca dyrektora Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu m.st. Warszawy, **Mieczysław Reksnis** – dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy, **Krzysztof Karos** – prezes zarządu Tramwajów Warszawskich, **prof. Hanna Szuster-Kowalewicz** z Uniwersytetu Warszawskiego, **dr Katarzyna Hebel** z Uniwersytetu Gdańskiego

W trakcie seminarium padło też pytanie, w jaki sposób zachęcić kierowców do zmiany samochodu na komunikację miejską.

Wyniki badań pokazują, że kierowcy chętniej przesiadają się do komunikacji miejskiej, gdy ich wybór jest akceptowany przez otoczenie, czyli ich znajomi albo sąsiedzi także korzystają z transportu zbiorowego – wyjaśniła dr Katarzyna Hebel.

Często osoby podróżujące własnymi samochodami nie zdają sobie sprawy, jak naprawdę funkcjonuje komunikacja miejska w ich mieście i narzekają na nią jeszcze przed sprawdzeniem. Świadczą o tym m.in. wyniki eksperymentu, podczas którego zachęcono grupę kierowców, aby na miesiąc zrezygnowali z samochodów na rzecz środków transportu publicznego. Po miesiącu znaczna ich część zmieniła zdanie o komunikacji miejskiej i już nie wróciła do własnych samochodów.

Dobrym rozwiązaniem jest także konstruowanie komunikatów kierowanych do kierowców w taki sposób, aby poinformować ich, co zyskają przesiadając się do autobusu, tramwaju lub pociągu. Najbardziej przemawiającym argumentem jest skrócenie czasu podróży. Im większe korki, tym dłuższa podróż samochodem. Zdecydowanie szybszy okazuje się tramwaj lub autobus jadący buspasem.

Istotne znaczenie ma także jakość komunikacji miejskiej. Im wyższy standard taboru, czystsze pojazdy, stale rozbudowywany system informacji pasażerskiej, tym większe prawdopodobieństwo regularnego wzrostu liczby użytkowników transportu zbiorowego. Pomocne będzie na pewno także życzliwe nastawienie współpasażerów – podsumowała prezentację dr Hebel.

Zrónoważony transport a życzliwość w komunikacji miejskiej

Wymagamy od siebie, wymagamy od przewoźników i chcielibyśmy, aby pasażerowie podchodzili z życzliwością do współtowarzyszy podróży – rozpoczął prezentację, o tym jak kampania wpisuje się w założenia strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego **dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy Mieczysław Reksnis**.

„Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne" daje jasne wytyczne – miasto powinno skupiać się na promocji transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego – wyjaśnił dyr. Reksnis. *W planach mamy ograniczenie wjazdu samochodów do centrum. Wcześniej miały w tym pomóc strefy płatnego parkowania. Niestety nawet maksymalne opłaty za parkowanie – ustalane na szczeblu centralnym – nie zniechęcają do korzystania z samochodów. 3 zł za godzinę to niewygórowana kwota* – dodał.

Dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji przybliżył także, jak przez ostatnie lata zmieniała się warszawska komunikacja miejska. Bardzo duże środki finansowe przeznaczono na zakup nowego taboru. Obecnie średni wiek autobusów to 6 lat, a tramwajów – 16 lat. Rozbudowywana jest sieć metra. Miasto także, dzięki ofercie „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD", zbliżyło się do kolei. Rozszerzono również sieć dystrybucji biletów, m.in. o nowoczesne kanały, takie jak zakup biletu przez telefon komórkowy.

Komunikacja miejska nadal będzie się rozwijała. W maju Rada m.st. Warszawy przyjęła „Plan zrównoważonego rozwoju transportu dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na podstawie porozumienia z gminami sąsiadującymi". Plan kładzie duży nacisk na jakość transportu publicznego, który powinien być organizowany na możliwie wysokim poziomie i być jak najbardziej dostępny – zarówno pod kątem przestrzeni, jak i funkcjonalności – wyjaśnił dyr. Reksnis. *Naturalne jest więc też to, że przygotowujemy kampanie społeczne zachęcające do życzliwości. Wysoka jakość komunikacji to nie tylko najnowszy tabor, to także przyjazna atmosfera* – dodał dyr. Biura Drogownictwa i Komunikacji.

Świat bez wandalizmów

Jednym z podmiotów wspierających kampanię „Kierunek życzliwość w komunikacji miejskiej" jest fundacja Świat bez Wandalizmów.

Prezes fundacji Rościsław Szwedow zaprezentował podczas seminarium wyniki badań z września 2013 roku,

fot. Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.



Seminarium uświetniły scenki – w wykonaniu aktorów Teatru Kamienica – o tym, jak zachowywać się w komunikacji miejskiej, a jakich zachowań unikać

w których zapytano mieszkańców miast o największe ich zdaniem bolączki przestrzeni publicznej. 44 proc. ankietowanych wskazało na bazgroły i napisy. Wyprzedziły je tylko śmieci, brud i psie odchody.

Bazgroły, napisy bazujące na języku nienawiści i nieudane formy graficzne są niestety także obecne w pojazdach komunikacji miejskiej. Chcielibyśmy, poprzez edukację i współdziałanie, uwolnić miasto od tego typu wandalizmów – wyjaśnił prezes Szwedow.

Fundacja Świat bez Wandalizmów zorganizowała 20 maja, podczas Nocy Muzeów, na terenie zajezdni tramwajowej „Mokotów" specjalny pokaz. Uczestnikom Nocy Muzeów umożliwiono pomalowanie tramwaju. Chętnych było wielu. *Mniej chętnie go czyszczono. Okazało się, że zniszczyć jest łatwo, ale usunięcie bazgrołów jest czasochłonne i bardzo trudne, a niekiedy niemożliwe. Zdarza się, że trzeba przemalować cały pojazd* – wyjaśnił Rościsław Szwedow. *Pamiętajmy też, że wandalizmy w przestrzeni publicznej nie powodują wyłącznie strat materialnych, ale długofalowo oddziałują na wrażliwość każdego z nas* – dodał prezes fundacji Świat bez Wandalizmów.



fot. Régie autonome des transports parisiens

Jak to się robi za granicą?

Nie tylko w Warszawie zdarzają się pasażerowie, którym trzeba przypominać jak należy zachowywać się w komunikacji miejskiej. W innych miastach na świecie problemy są podobne: nieustępowanie miejsca, blokowanie wyjścia i głośne słuchanie muzyki. Jak zatem walczy się z brakiem kultury za granicą?

Jedną z najpopularniejszych kampanii prowadzi **paryski RATP** (Régie Autonome des Transports Parisiens). Przyświeca jej hasło „**Pozostańmy ludźmi w transporcie publicznym**". Udział w kampanii biorą pasażerowie, którzy przeistaczają się w zwierzęta. Przy okazji przejmują cechy i zachowania charakterystyczne dla danego gatunku. Choć zwierzęta wyglądają sympatycznie, to nie da się powiedzieć nic pozytywnego o ich zachowaniach w komunikacji miejskiej. Na podwójnym siedzeniu rozsiadł się guziec. Jest on zwykłą świnią, która bez skrępowania zajada się fast foodami i rozrzuca wokół siebie resztki. Na karcące spojrzenia starszych pasażerów nie reaguje leniwiec, za nic mając to, że należy ustąpić miejsca.

Zachowania, które piętnują Francuzi są niezależne od płci, wieku czy statusu społecznego. Ubrany w elegancji garnitur bawół wpada bo metra i niczym taran rozpycha się wśród pasażerów. Być może jego energia przydaje się w pracy, jednak w komunikacji jest zdecydowanie nie na miejscu. Z kolei młody osioł wpycha się w ostatniej chwili pomiędzy zamykające się drzwi, czym skutecznie opóźnia odjazd pociągu ze stacji.

fot. Régie autonome des transports parisiens



Paryż. Podróż metrem wymaga przestrzegania pewnych zasad. W wagonach nie można jeść i rozrzucać resztek

fot. powyżej: Paryż. Przepisy łamią nie tylko mężczyźni. Dziewczyna-żaba zadowolona z siebie przeskakuje przez bramki na stacji metra

Paryż. Tylko osioł wciska się w ostatnim momencie do pociągu i opóźnia odjazd



fot. Régie autonome des transports parisiens

Kampania wykorzystuje najprostsze skojarzenia i jest bardzo czytelna: żaba przeskakuje nad bramkami, lama pluje gumą do żucia, a żółw nie zdejmuje ogromnego plecaka. Dostało się i papużkom nierozłączkom, które przytulają się czule spoglądając sobie w oczy, blokując przy tym przejście na schodach ruchomych.

Paryż. Śpiewał o tym już Bułat Okudżawa: na ruchomych schodach stoimy po prawej stronie



fot. Régie autonome des transports parisiens

Nasi południowi sąsiedzi wybrali estetykę wzorowaną na popularnym animowanym filmie. Postacie, nakreślone w schematyczny sposób, pokazują jak się nie zachowywać. **Czesi swoją kampanię, której celem jest podniesienie jakości podróżowania transportem publicznym**, poprzedzili badaniami. Na ich podstawie udało się określić osiem najbardziej przeszkadzających pasażerom zachowań: głośne słuchanie muzyki i rozmawianie przez telefon, niszczenie pojazdów, głośne i niegrzeczne zachowywanie się w pojazdach, nieumiejętne podróżowanie ze zwierzętami, nieustępowanie miejsc siedzących, podróżowanie z dużym bagażem, trudności przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdów oraz nieprzestrzeganie zasad higieny.

Bohaterami jednego z animowanych filmów są dwaj młodzieńcy jadący metrem. Do pociągu wsiada uśmiechnięta staruszka. Uśmiech szybko znika jednak z jej twarzy, ponieważ nikt nie ustępuje miejsca. Metro rusza, a staruszka trzymając się jedną ręką poręczy powiewa niczym chorągiewka. Zeskakuje z niej zgrabnym piruetem, za co dostaje brawa od siedzących wygodnie młodych pasażerów. W podobnym tonie utrzymane są filmy dotyczące pozostałych problemów.

fot. Dopravní podnik hlavního města Prahy, IDOS - Pražská integrovaná doprava



Praga. Ten problem występuje w każdym mieście: zawsze znajdzie się ktoś, kto nie ustąpi miejsca potrzebującemu

Kampanie przypominające o zasadach kulturalnego zachowania prowadzone są również w Stanach Zjednoczonych Ameryki Płn. **Nowy Jork postawił na piktogramy, które w jasny i czytelny sposób przekazują treść**. Na obrazkach widzimy grupy osób, które zachowują się poprawnie, co podkreśla zielony kolor lub nagannie – w tym przypadku zastosowano czerwony kolor. Rysunki potwierdzają, że nowojorski transport publiczny zmaga się z problemami podobnymi do europejskich. Widzimy apel o ściszenie muzyki, niezastawianie wejść do metra, ustępowanie miejsca osobom starszym i kobietom w ciąży oraz o zdjęcie plecaka.

Dodatkowo poruszone zostały problemy charakterystyczne dla Nowego Jorku, jak np. mężczyźni siedzący z szeroko rozstawionymi nogami, co wiąże się z zajmowaniem wolnej przestrzeni. Zjawiskiem tym zajmują się również blogerzy, którzy umieszczają na blogach zdjęcia pasażerów zawłaszczających zbyt dużo przestrzeni w metrze.



fot. New York Metropolitan Transportation Authority.

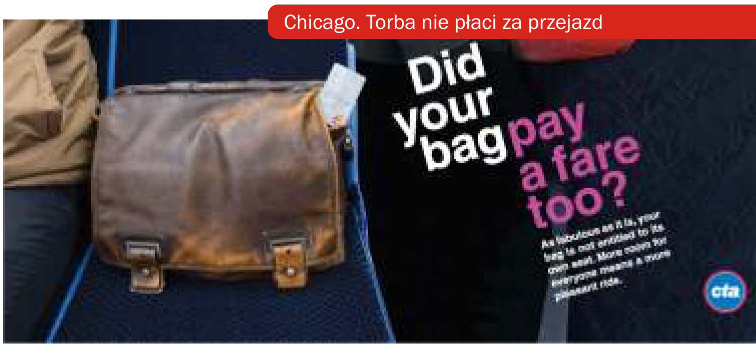
Nowy Jork. Coś co wyjątkowo denerwuje współpasażerów – szerokie rozstawianie nóg

Kolejnym problemem, który pojawił się w kampanii MTA jest nieodpowiednie używanie poręczy. Prośba, żeby się o nią nie opierać, przez co zabiera się innym pasażerom miejsca do trzymania, nie dziwi. MTA musi jednak przypominać, że poręcze nie służą do tańczenia i popisów ekwilibrystycznych, ale do trzymania się. Jak się okazuje pasażerowie traktują też pojazdy komunikacji publicznej jako miejsca porannej toalety. Gdyby ktoś przez przypadek jednak zapomniał, dowie się z piktogramu, że nie należy czesać się i obcinać paznokci w metrze.

Pod koniec maja nową kampanię zaprezentował **chicagowski CTA** (Chicago Transit Authority), operator drugiego co do wielkości system transportu publicznego w USA. Tworząc scenki pracownicy CTA bazowali na informacjach przekazywanych przez pasażerów za pośrednictwem mediów społecznościowych oraz na własnych doświadczeniach.

CTA przyrzeka, że środek autobusu, czy wagonu metra nie jest przerażający, nie mieszkają tam duchy i zachęca do przechodzenia dalej, a nie stania przy drzwiach. Dzięki temu łatwiej będzie wsiadać i wysiadać na przystankach, a wszyscy dojadą do celu szybciej. Na długie postoje pociągów na stacjach ma także wpływ inny nawyk pasażerów – tłoczenie się przy jednych drzwiach. W Chicago pociągi posiadają 16 drzwi i wszystkie powinny być wykorzystywane.

Chicago. Torba nie płaci za przejazd

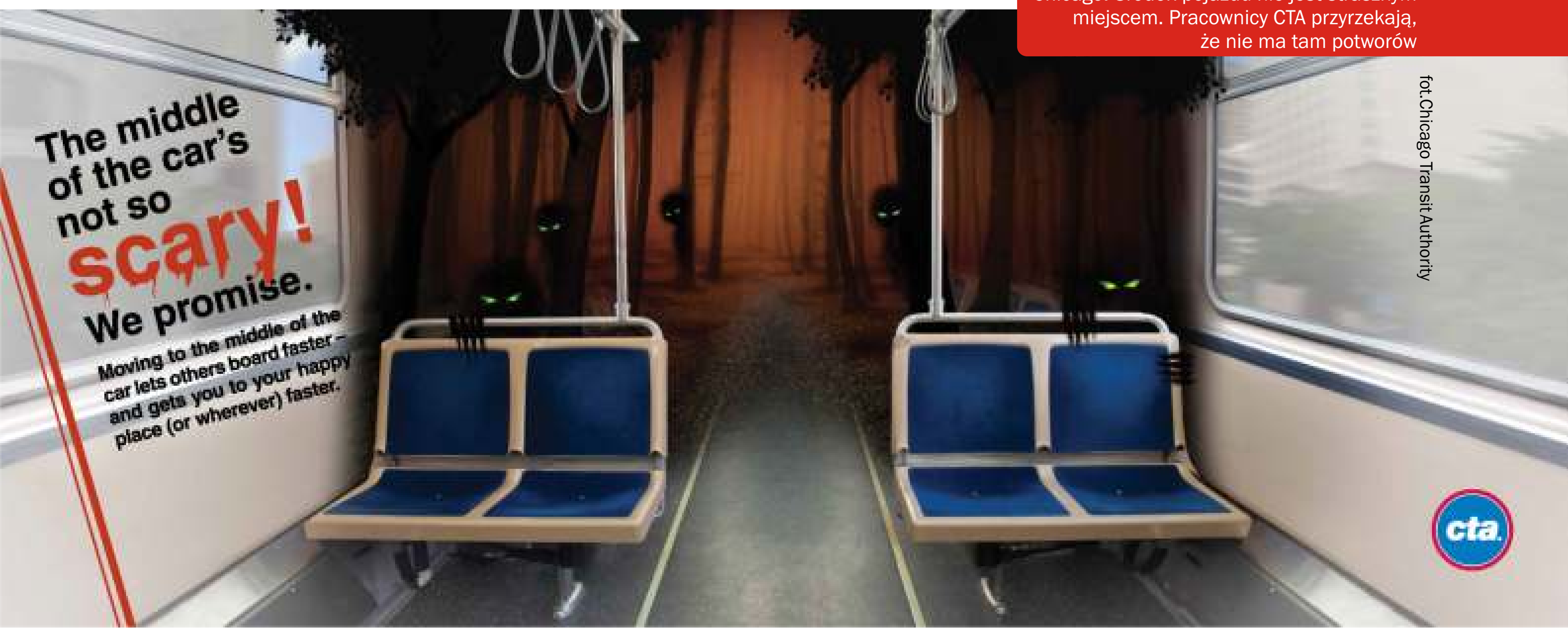


fot. Chicago Transit Authority

Problemem jest też śmiecenie. CTA prosi, żeby śmieci zabrać ze sobą i wyrzucić do koszy. Pozostawianie ich w pojazdach nie tylko utrudnia utrzymanie czystości, ale w skrajnym przypadku może doprowadzić do pożaru.

Sporo uwagi poświęcono zjawisku, które denerwuje również warszawskich pasażerów, czyli „zmęczonym" siatkom z zakupami – torby leżą na siedzeniu i zajmują miejsce. Chicagowski organizator transportu pyta retorycznie: „Czy twoja torba też płaci za przejazd?". ■

Chicago. Środek pojazdu nie jest strasznym miejscem. Pracownicy CTA przyrzekają, że nie ma tam potworów



fot. Chicago Transit Authority



fot.: Maciej Beister

Po szynach do ujścia Turii

Zachodnia Europa inwestuje w transport szynowy. Ostatnie dwudziestolecie to okres stopniowego powrotu tramwajów do miast i rozbudowy systemów metra i kolei miejskich. Jednym z krajów, w którym zbudowano najwięcej nowych sieci miejskiego transportu szynowego jest Hiszpania. W latach 60. i 70. XX wieku niemal wszystkie sieci tramwajowe w tym kraju zostały zlikwidowane. Jednak od końca lat 90. XX wieku Hiszpanie na nowo odkrywają zalety komunikacji szynowej. Tramwaje powróciły do wielu miast, z których niegdyś musiały zniknąć. Pojawiają się też tam, gdzie nigdy wcześniej nie kursowały. Jedna z ciekawszych współczesnych sieci tramwajowo-kolejowych znajduje się w Walencji, trzecim największym mieście Hiszpanii. Co wyróżnia ją na tle pozostałych szynowych systemów transportowych? Jaka czeka ją przyszłość? Zapraszamy w podróż tramwajem po pięknej i słonecznej Walencji.

Tramwaje, które były

Pierwsze tramwaje pojawiły się na ulicach Walencji pod koniec XIX wieku, w 1876 roku. Wagony ciągnięte przez konie poruszały się po wąskich torach, ułożonych na ciasnych i wąskich uliczkach w starej części miasta. Towarzystwo Tramwajowe w Walencji (*Sociedad Valenciana de Tranvías*) – pierwszy operator tramwajów miejskich – stopniowo rozszerzało sieć połączeń. Uruchomienie w 1900 roku tramwajów elektrycznych nie spowodowało natychmiastowego wycofania wozów konnych z ulic miasta. Kursowały one jeszcze przez wiele lat, jako uzupełnienie głównej siatki połączeń.

W 1917 roku nastąpiła konsolidacja przedsiębiorstw transportowych działających w Walencji i okolicach. Nowo powstała spółka Tramwaje i Koleje w Walencji (*Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia* – CTFV) zaczęła zarządzać wszystkimi dotychczas funkcjonującymi przedsiębiorstwami tramwajowymi w mieście (do 1917 roku powstało



fot.: http://juanansoler.blogspot.com

Tramwaj przejeżdżający przez bramę Torres de Quart, jedną z najbardziej charakterystycznych zabytkowych budowli w Walencji. Obecnie w przejściu bramy urządzone jest przejście dla pieszych

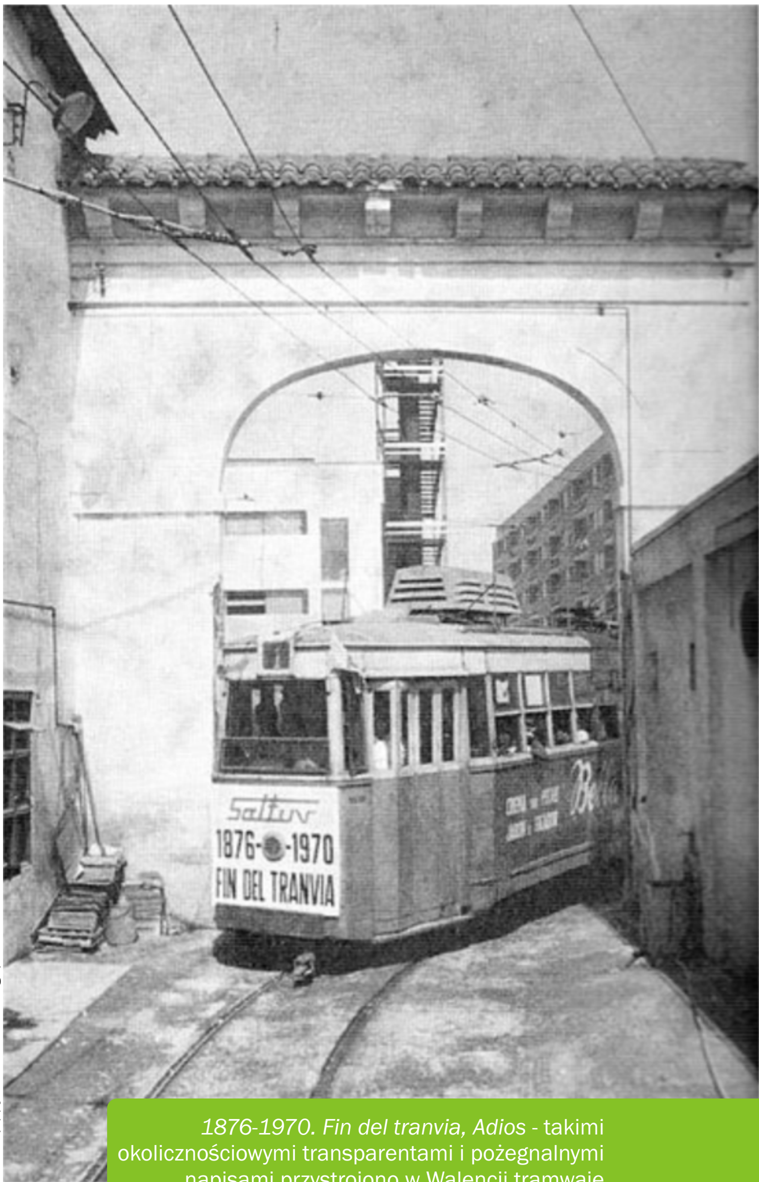
kilka konkurujących ze sobą firm), a także przejęła sieć kolei wąskotorowej obsługującej okolice Walencji. Integracja systemu transportowego umożliwiła spójny i uporządkowany rozwój sieci połączeń, z których z roku na rok korzystało coraz więcej pasażerów. Największy wzrost liczby podróżnych zanotowano w latach 40. XX wieku, gdy tramwajami przewieziono ponad 113 milionów osób. Rozwój sieci tramwajowej w Walencji trwał do końca lat 50. XX wieku. Powstawały nowe trasy, a do ruchu wprowadzano coraz nowocześniejsze i pojemniejsze pojazdy, projektowane i budowane w warsztatach przedsiębiorstwa CTFV.

W 1951 roku uruchomiono pierwszy trolejbus, będący zwiastunem rychłego końca komunikacji szynowej. Kolejne lata to czas stopniowego zastępowania tramwajów coraz popularniejszymi i wygodniejszymi autobusami i trolejbusami. Wielka powódź, spowodowana wylaniem rzeki Turii, przepływającej przez środek miasta, wyrządziła nieodwracalne straty w infrastrukturze i taborze tramwajowym i przyspieszyła proces likwidacji sieci.

Ostatni tramwaj zjechał z ulic miasta 20 czerwca 1970 roku. Podobny los spotkał trolejbusy, które kursowały do 1976 roku. Podstawą systemu transportowego w mieście zostały autobusy.



fot.: http://juanansoler.blogspot.com

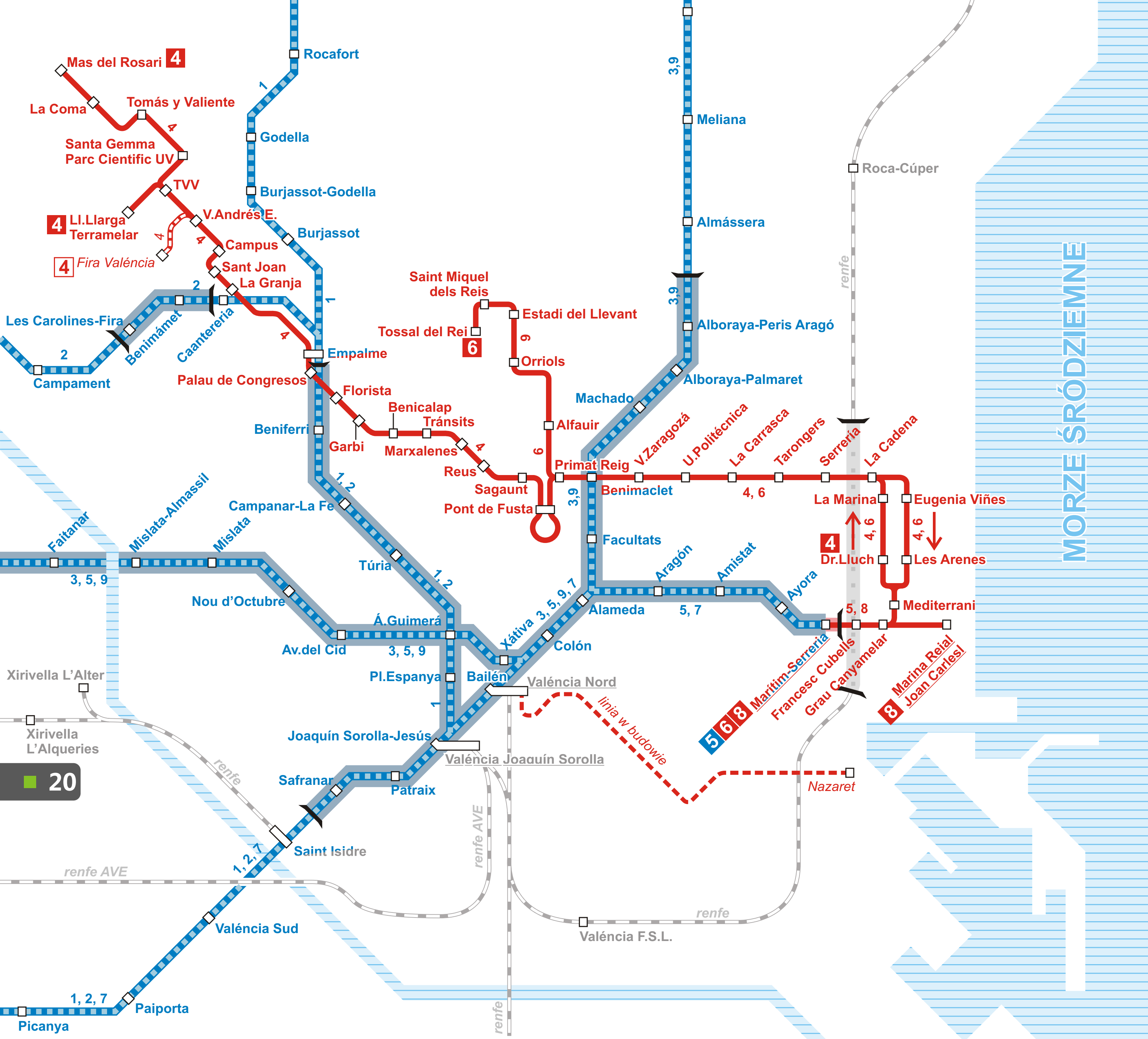


fot.: http://juanansoler.blogspot.com

1876-1970. Fin del tranvia, Adios - takimi okolicznościowymi transparentami i pożegnalnymi napisami przystrojono w Walencji tramwaje ostatniego dnia kursowania



fot.: http://juanansoler.blogspot.com



schemat metra i linii tramwajowych w Walencji

Najpierw powstało metro

W latach 80. XX wieku system transportowy w Walencji stał się niewydolny. Zwiększający się ruch samochodowy powodował przeciążenie głównych ciągów komunikacyjnych. Kierowcy samochodów i pasażerowie autobusów codziennie tkwili w korkach, a centrum miasta dusiło się od nadmiaru spalin. Władze miasta zdały sobie sprawę, że ciągła rozbudowa ulic i zwiększanie przepustowości istniejących tras jest drogą donikąd. Im więcej inwestowano w infrastrukturę drogową, tym bardziej wzrastał ruch.

Postanowiono zrewolucjonizować sposób poruszania się po mieście. Rozwój transportu szynowego uznano za priorytet. W oparciu o istniejącą sieć kolei wąskotorowej, zaplanowano budowę sieci metra oraz odbudowę linii tramwajowych. W 1986 roku utworzono przedsiębiorstwo FGV (*Ferrocarrils de FGV*), przed którym postawiono zadanie wdrożenia planów w życie.

Dwa lata później otwarto pierwszą linię metra, przebudowaną z dawnej linii kolejowej. W następnych latach oddawano do użytku kolejne odcinki tras – przebudowywano dawną kolej,

a także budowano zupełnie nowe połączenia. Obecnie sieć metra liczy już 134 kilometry i jest jedną z największych w Hiszpanii. Sześć linii łączy odległe miejscowości leżące w obszarze metropolitalnym Walencji, a jedna z linii dociera do portu lotniczego *Aeropuerto de Valencia*. Pociągi kursują w podziemnych tunelach tylko na obszarze zwartej zabudowy miejskiej. Pozostała cześć linii (około 90 proc. całej sieci) biegnie torem dawnych linii wąskotorowych, których przebieg i parametry zostały dostosowane do wymagań metra. Bogaty wystrój części stacji został zaprojektowany przez znanego hiszpańskiego architekta i inżyniera bu-downictwa Santiago Calatravę.

Powrót tramwajów do miasta

21 maja 1994 roku, po wielu latach przerwy, otwarto pierwszą współczesną linię tramwajową. Tramwaje, oznaczone numerem 4 rozpoczęły kursowanie pomiędzy przystankami *Benicalap* w centrum miasta a pętlą *Dr. Lluch*, zlokalizowaną w dzielnicy nadmorskiej, w pobliżu kampusu Uniwersytetu Technicznego w Walencji. Obecnie linia jest znacznie dłuższa. Od 2005 roku kończy swój bieg w miejscowości *Mas del Rosari* i dociera do drugiego kampusu uniwersyteckiego, położonego na północny-zachód od Walencji.

Do obsługi linii kupiono początkowo 25 nowoczesnych tramwajów niskopodłogowych, wyprodukowanych przez firmy CAF i Siemens. Wagony, dostosowane tylko do jej obsługi, kursują do dziś.

Sukces, jaki odniosły tramwaje, skłonił projektantów do rozbudowy systemu. Równolegle z wydłużeniem „czwórki", prowadzono prace przy budowie odgałęzienia w kierunku *Tossal del Rei* – dzielnicy leżącej na północy miasta. Tramwaje dotarły tam 28 września 2007 roku. Linia otrzymała numer 6, a jej drugi kraniec zlokalizowano na stacji metra *Marítim-Serrería*, w dzielnicy nadmorskiej. Torowisko doprowadzono do podziemnego peronu, na którym można „z drzwi do drzwi" przesiąść się do pociągu metra linii 5 lub 7.

Ostatnim oddanym do użytku odcinkiem sieci jest linia oznaczona obecnie numerem 8. Ma długość około 1,2 kilometra i dwa przystanki pośrednie na trasie. Ze stacji metra Marítim Serrería (kraniec wspólny z linią 6), dociera do przystanku Marina Reial Joan Carles I położonego w pobliżu portu morskiego w Walencji. Przejechanie całej trasy zajmuje około 10 minut.

Podziemna stacja metra *Marítim-Serrería* umożliwia przesiadkę z tramwaju do pociągu kolei miejskiej na jednym peronie



fot.: Maciej Beister



fot.: Maciej Beister

Tramwaje CAF / Siemens to obecnie najstarsze regularnie kursujące wagony w mieście. W 1994 roku kupiono ich 25 z przeznaczeniem do obsługi nowo otwartej linii 4. Pojazdy są jednokierunkowe, dlatego nie mogą pojawiać się na innych trasach

Do dziś nie ukończono budowy linii tramwajowej z dworca głównego Valencia Nord do dzielnicy Nazaret, mimo że prace torowe na większej części odcinka zostały wykonane. Torowisko, obecnie odcięte od reszty sieci, czeka na dokończenie budowy i uruchomienie przewozów.



fot.: Maciej Beister

Bombardiery Flexity Outlook są dziś najliczniejszym typem tramwajów w mieście. Te dwukierunkowe wagony mogą obsługiwać wszystkie linie (4, 6 i 8)

Jednym z ciekawszych punktów na mapie walenckich tramwajów jest przystanek Pont de Fusta na trasie linii 4, zlokalizowany najbliżej starego miasta. Aby tu dojechać, tramwaje muszą zjechać z głównego ciągu komunikacyjnego, wykorzystując bocznicę o skomplikowanym układzie torowym (wzdłuż ulicy Carrer d'Almassora ułożono w sumie cztery równolegle biegnące tory). Po obsłużeniu przystanku wagony zmieniają kierunek jazdy, okrążając pobliski placyk po łuku o bardzo małym promieniu i wracają na swoją trasę.

Łódzki epizod na walenckich torach

Wraz ze stopniowym wydłużaniem linii 4, potrzebna była większa liczba pojazdów do jej obsługi. Zanim złożono zamówienie na dostawę kolejnej partii tramwajów, tym razem w fabryce Bombardiera, przeprowadzono testy kilku wagonów niskopodłogowych wypożyczonych od Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łodzi (od 2002 roku po Łodzi kursuje 15 nowoczesnych tramwajów Bombardier Flexity Outlook, które w wyglądzie i konstrukcji są bardzo podobne do tych zamówionych w Walencji).

W latach 2005-2007 po Walencji kursowało sześć łódzkich wagonów. Ich eksploatacja pozwoliła przedsiębiorstwu FGV zdobyć pierwsze doświadczenia z tramwajami tego typu i zaznajomić się z ich specyfiką.

Tramwaje wróciły do Walencji po 34 latach nieobecności. Odzyskały swoje znaczenie i na nowo wpisały się w krajobraz nadmorskiej metropolii. Przyczyniły się do poprawy obsługi komunikacyjnej północnych obszarów miasta. Pojawienie się tramwaju w dzielnicy nadmorskiej miało także wpływ na rozpoczęcie rewitalizacji zapomnianej dotychczas części Walencji i ożywiło ruch turystyczny w okolicy.

Tekst: Maciej Beister

Maj 2007, Bombardier Flexity Outlook należący do MPK-Łódź Sp. z o.o. przejeżdża wzdłuż ulicy *Carrer del Dr. Vicent Zaragoza*. Po prawej widoczne są zabudowania kampusu Uniwersytetu w Walencji

fot.: Oskar Wojciechowski



Podczas przygotowywania tekstu korzystano z:

- ***Los tranvías de Valencia***: *http://www.busvalencia.com/fototranvias.htm*
- ***Metrovalencia***: *http://www.metrovalencia.es*
- ***Spanish Railway***: *http://www.spanishrailway.com*

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO